THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Thank you very much.

Now the House stands adjourned for lunch and again will meet at 3.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at two minutes past two of lunch and again will meet at 3.00 P.M.

The House reassembled after lunch at two minutes past three of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) in the Chair.

I. STATUTORY RESOLUTION SEEKING DISAPPROVAL OF THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) ORDINANCE, 1992

II. THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) BILL, 1992—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : We shall now take up the Statutory Resolution disapproving the National Highways (Amendment) Ordinance, 1992 and the National Highways (Amendment) Bill, 1992. Shri Moolchand Meena will continue.

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदया, राष्ट्रीय राजमार्ग (संशोधन) विधेयक, 1992 का तो मैं समर्थन करता हूं और मैं यह कहना चाहता हूं कि यातायात राष्ट्रीय विकास के लिए महत्वपूर्ण है । हमारे आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक राजनीतिक विन्यास में सड़कों का महत्वपूर्ण योगदान रहा है । ये सड़कें और राष्ट्रीय राजमार्ग देश को जोड़ने में अपना एक अलग महत्व रखते हैं । देश की एकता और अखण्डता की बात हम बहुत करते हैं, लेकिन राष्ट्रीय राजमार्ग और सड़कों का देश की एकता और अखण्डता के लिए अपना योगदान है । मैं यह कहूं कि सोशल इकोनोमिक डेवलपमेंट के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग की बहुत आवश्यकता है तो इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी ।

महोदया, मंत्री जी राष्ट्रपति राजमार्ग (संशोधन) विधेयक के माध्यम से कुछ सुविधाएं इस देश के लोगों को देना चाहते हैं और यही कारण है पूरा बजट न मिलने के कारण कुछ लेवी लगाकर बजट प्राप्त करना चाहते हैं । जो लोग इस विधेयक का विरोध करते हैं, वे इस विधेयक की मंशा को जानते हैं, हालात को जानते हैं, उनकी भावना है इसका सपोर्ट करने की, लेकिन उन लोगों ने तो एक धर्म बना रखा है विरोध करने का और इसलिए विरोध करते हैं । आज अगर अपने देश के राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति की दूसरे देशों के राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति से तुलना करें तो हमें देखने को मिलेगा कि हिन्दुस्तान के राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति खराब है । आज हर सदस्य और देश का हर नागरिक यह चाहता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग ऊबड़-खाबड़ न हों, टूटे-फूटे न हों, जहां पुलिया नहीं है या ऐसी असुविधा है वहां पुलिया बन जाए । साथ-साथ यह सुविधा भी चाहते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग पर एक चलती-फिरती डिस्पेंसरी होनी चाहिए, चलती-फिरती क्रेन भी होनी चाहिए जिससे यदि एक्सीडेंट हो तो जिस भी व्हीकल का एक्सीडेंट हुआ है उसे उठाकर जल्दी दूर किया जा सके । यहां तक कि लोग राष्ट्रीय राजमार्ग पर इतनी सुविधा चाहते हैं और सब की यह भावना भी है कि राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास हो, राष्ट्रीय राजमार्ग के पास एक तालाब हो, तलाब के पास एक मुर्गीखाना हो और उसमें से लोगों को सुविधानुसार अंडे मिल सकें, मुर्गे की टांग मिल सके । इतनी सुविधा चाहते हैं । इतना पैसा कहां से आएगा सुविधा देने के लिए ? बजट में इतना पैसा दिया नहीं ? मंत्री जी ने बजट की आवश्यकता महसूस की थी । 7वीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत 148 करोड़ रुपए खर्च हुए थे और 8वीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत मंत्री जी ने यह आवश्यकता समझी थी 7,850 करोड़ रुपए की । उनको पैसा मिला कितना ? केवल 2,465 करोड़ रुपए । मैं यह पूछना चाहता हूं विरोध करने वाले साथियों से कि इतनी आवश्यकता के बाद यदि इतना कम पैसा मिले और राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और सुदृढ़, सुरक्षित, अच्छे राष्ट्रीय राजमार्ग चाहिए तो क्या लेवी लगाकर कोई गलत बात की है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATRAJAN) : You have to conclude now, please.

श्री मूलचन्द मीणा : हमारे यातायात मंत्री जी बड़े जागरूक हैं । इन्होंने मुख्य मंत्रियों की बैठक करके कहा भी है . . . (व्यवधान) . . .

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) आप खत्म कर दीजिए ।

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार) : अभी तो शुरू किया है ।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) : आप अपना टाइम दे दीजिए ।

श्री मूलचन्द मीणा : मैडम, कल मैंने एक मिनट ही बोला था ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATRAJAN) : There are four speakers from the Congress and there are only twenty minutes. The other speakers will not have a chance.

श्री मूलचन्द मीणा : आधी बात तो पूरी हो जाए । आधी बात पूरी हो जाए तो मैं खत्म कर दूंगा ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No. You have to conclude now. Otherwise, the other speakers from the Congress will not get a chance.

श्री मूलचन्द मीणा : मंत्री जी ने मुख्य मंत्रियों की बैठक बुलाकर कई सुझाव भी दिए हैं कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर जितना पैसा केन्द्रीय सरकार आपको देती है उसका सदुपयोग हो वरना इसके निर्माण की सारी जिम्मेदारी जो राज्य सरकारों के ऊपर है, वह केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले लेगी। मुख्य मंत्रियों ने मंत्री जी को आश्वासन भी दिया है कि राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार के लिए राज्य की सरकारें हैं, राज्य के जो कर्मचारियों पर कड़े नियंत्रण रखकर हम राष्ट्रीय राजमार्गों की सुरक्षा रखेंगे । आज क्या हो रहा है ? राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति यह है कि... **(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Please conclude, Mr. Meena. Please conclude now.

श्री मूलचन्द मीणा : मैं दो मिनट और चाहता हूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) : नहीं, दो मिनट नहीं ।

श्री मूलचन्द मीणा : अच्छा, एक मिनट । मंत्री जी से मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग नंबर 8, जो अहमदाबाद और बम्बई जाता है, यह राजस्थान से होकर जाता है । आपने अजमेर तक के लिए चार लेन के रोड की स्वीकृति तो दी है और शायद जयपुर से दिल्ली के लिए चार लेन के रोड को स्वीकृत किए हुए 10 साल हो गए हैं लेकिन अभी तक उस पर नहीं के बराबर काम हुआ है । मैं यह कहना चाहता हूं कि राजस्थान में आज इस रोड के ऊपर अजमेर से दिल्ली तक करीब 10 आदमियों की एक्सीडेंट से मौत रोज होती है । इसलिए मैं यह चाहता हूं कि आप लोगों को सुरक्षा देने के लिए, एक्सीडेंट से बचाने के लिए यहां चार लेन वाले रोड का जल्दी से जल्दी निर्माण कराएं ताकि लोगों को सुविधाएं मिल सकें । आप सड़कों की जब बात करते हैं तो हमारे स्टेट के अंदर तो सरकार ही बी. जे. पी. की है । आप सड़कों पर कितना पैसा इन सरकारों को देते हैं... **(व्यवधान)**...

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : आपका खाना हजम क्यों नहीं होता बगैर बी. जे. पी. का नाम लिए ?

श्री मूलचन्द मीणा : सही बात पर दर्द क्यों होता है आपको ? आज राजस्थान में सरकार भारतीय जनता पार्टी की है और वहां पर आपने जितना पैसा दिया है क्या आप इस बात की जांच करेंगे कि उस पैसे का दुरुपयोग हुआ है या सदुपयोग हुआ है ?

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) : बैठ जाइए प्लीज ।

श्री मूलचन्द मीणा : थैंक यू, मैडम ।

श्री शंकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदया, राष्ट्रीय राजमार्ग किसी राष्ट्र की प्रगति और उन्नति की निशानी है । यदि हमारी सड़कें अच्छी रहेंगी तो हमारी परिवहन व्यवस्था अच्छी होगी । अगर हमारी परिवहन व्यवस्था अच्छी रहेगी तो यातायात के अधिक से अधिक साधन उपलब्ध होंगे और यदि यातायात के अधिक साधन सुलभ होंगे तो उससे हमारी आर्थिक दशा में निश्चित रूप से सुधार होगा । मैं समझता हूं कि इन बातों को ध्यान में रखते हुए मंत्री महोदय ने कल हमारे सामने यह चिंता व्यक्त की है

और उनका यह कहना इस संबंध में मैं बिल्कुल जायज समझता हूं कि यातायात के बढ़ते दबाव को देखते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली में और सुधार किए जाने तथा राजमार्गों का दर्जा बढ़ाने की आवश्यकता है। इस काम के लिए संसाधनों को बढ़ाने की भी आवश्यकता है। इस संबंध में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कतिपय शुल्क लगाकर संसाधनों में वृद्धि करने में सुविधा रहेगी। विकास और मेंटीनेंस, दो चीजों को लेकर हमारे सामने मंत्री महोदय आए हैं, जिसके बारे में श्री कमल मोरारका जी ने जो प्रस्ताव रखा उसका मैं इसलिए समर्थन करता हूं कि अध्यादेश की जरूरत नहीं थी। आप सदन के पास सीधे चले आते और सदन में कोई इसका विरोध नहीं कर रहा है।

मैं इस संबंध में केवल दो-चार बातें कहना चाहता हूं। जो आप करना चाहते हैं वह तो राष्ट्र के विकास और हमारी प्रगति की निशानी है। लेकिन कुछ सुझाव जो मैं इस संबंध में देना चाहता हूं पहले उसे नोट कर लें। भाषण मैं बाद में दूंगा, क्योंकि उसके बीच में जब घंटी बज जाएगी तो मैं बैठ जाऊंगा। मैं समझता हूं कि इसके लिए जो अधिनियम संशोधन या शुल्क का प्रावधान आप लाए हैं, वह इसका इलाज है। लेकिन उसके साथ-साथ कुछ बातों पर आपको ध्यान देने की जरूरत है। पहली बात तो यह है कि राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव और मेंटीनेंस के लिए उनकी जवाबदेही राज्यों पर रहती है, लेकिन उनकी देखभाल और जांच की जवाबदेही आप को लेनी होगी। दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि जो राशि आप आइडेंटिफ करते हैं, उस राशि का ठीक से उपयोग होता है या नहीं होता है, राज्यों में भी इसके लिए कोई जांच मशीनरी आपकी होनी चाहिए। तीसरी बात यह कहना चाहूंगा कि इस सदन में इसके पहले भी जो एक संशोधन लाया गया था, अधिनियम लाया गया था और बाद में वर्गीकरण भी आपका हुआ, उसमें एक कसावट आनी चाहिए। उसको कसकर आप मजबूत बनाएं। अगली बात यह कहना चाहूंगा कि इस देश में आज 9 लाख 55 हजार किलोमीटर कच्ची सड़कें हैं। इनमें से जिन्हें आप बहुत आवश्यक समझते हों, सबसे पहले उनको राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित करें और उनको आप इसके अधीन लाएं। मैं आपको यह सुझाव देना चाहूंगा कि एक बार आप राष्ट्रीय राजमार्गों में से जिनकी हालत बहुत खराब है, उन पर सड़क मार्ग से सफर करें। लाल बहादुर शास्त्री जी जब इस देश के परिवहन मंत्री थे, मुझको अच्छी तरह से याद है माननीय उपसभाध्यक्ष जी, उन्होंने दिल्ली से कलकत्ता तक का सफर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-2 पर किया था, केवल यह देखने के लिए कि सड़क की स्थिति कैसी है। चूंकि मेरा घर जी.टी. रोड के किनारे पड़ता है, वहां तमाशा लग गया था कि केन्द्रीय मंत्री होकर के इस प्रकार यात्रा कर रहे हैं। मैं इस बात को बराबर याद रखता हूं। तो एक बार आप भी इन सड़कों पर घूम जाएं।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-2, जहां तक मैं समझता हूं माफ कर दीजिए अगर गलती हो तो, देश का सबसे पुराना, सबसे प्रतिष्ठित और सबसे बड़ा राजमार्ग है। यह इसलिए कि उसकी नींव पड़ी थी अशोक के जमाने में और उसको शेरशाह सूरी ने शकल दी थी। ढाका से लेकर पेशावर तक वह सड़क जाती है और आज भी वह सड़क अमृतसर से लेकर कलकत्ता तक है और सबसे अधिक परिवहन शायद उसी सड़क—जी. टी. रोड पर है। उतना अधिक भार देश में किसी और दूसरी सड़क पर नहीं है। तो जैसे उसका नाम आपने देश की एक महान विभूति—शेरशाह सूरी के नाम पर रखा, मैं चाहता हूं कि अन्य जितने भी राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, उनका नामकरण देश की महान विभूतियों के नाम पर होना चाहिए। जैसे रेलवे ने किया। जैसे रेलवे ने किया सावरमती एक्सप्रेस, सर्वोदय एक्सप्रेस। उसी तरह से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 1, 2, 3, 4, 5 किया। आप जैसे सड़कों का नामकरण करते हैं शहरों में वैसे ही उनका भी नामकरण कीजिए। आपने नामकरण किया है शेरशाह सूरी पथ, यह नाम हमको बहुत अच्छा लगता है।

महोदया, इन सुझावों के साथ मैं एक-दो बातें और कहना चाहूंगा। सातवीं पंचवर्षीय योजना में 1481.70 करोड़ रुपए

□ [श्री शंकर दयाल सिंह]

आपके पास है । आठवीं पंचवर्षीय योजना में लगभग दुगुने हो गए है । यह अच्छी बात है, खुशी की बात है लेकिन उस राशि का उपयोग तो ढंग से हो । मैं इसलिए इन बातों को कह रहा हूं कि आपको अभी वर्ल्ड बैंक से सातवीं पंचवर्षीय योजना में 20 करोड़ डालर मिले हैं और एशियल डेवेलमेंट बैंक से 19.8 करोड़ डालर मिले हैं । अब इसमें यह देखिए कि आपके यहां जो पैसा मिला, माननीय मंत्री जी, आप जरा उस कागज को उलटकर देखिए इस पैसे को आपने किस तरह से खर्च किया है । पता चलता है कि सौतले ढंग से उसको खर्च किया है। यह इस बात से पता चलता है कि बिहार जो कि एक बहुत ही पिछड़ा हुआ प्रान्त है और वहां से 6-6 राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरते हैं, मैंने आपके कागज में देखा कि एक पैसा भी उस राशि में से बिहार के लिए आवंटित नहीं किया गया ।

मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग किसी एक प्रांत के लिए नहीं होते हैं, राष्ट्र को जोड़ने के लिए होते हैं और राष्ट्रीय एकता का भी उससे बहुत बड़ा संबंध रहता है । सभी सड़कें बहुत महत्वपूर्ण हैं चाहे वह हिमाचल का राजमार्ग हो, चाहे आंध्र का हो, चाहे केरल का हो, चाहे पंजाब का हो, सब महत्वपूर्ण हैं अपनी-अपनी जगह पर लेकिन मैं जान-बूझकर एक राष्ट्रीय राजमार्ग की चर्चा आपसे इसलिए कर रहा हूं कि चूंकि अंतर्राष्ट्रीय टूरिस्ट उस पर बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। नेपाल, उत्तर प्रदेश, बिहार में जितने भी बौद्ध संस्थान हैं, आप रक्सौल से शुरू कीजिए, वहां से चलकर आप सारनाथ पहुंचिए, सारनाथ से चलकर बोधगया आइए, वहां से राजगीर आइए, राजगीर से आप आगे बढ़ते जाइए, जैन और बौद्धों के सबसे अधिक तीर्थ उन क्षेत्रों में पड़ते हैं । विदेशी टूरिस्ट जो हैं वे यह पसंद करते हैं कि वे अपनी गाड़ियों में इन क्षेत्रों में जाएं । मुगलसराय से आसनसोल तक देख लीजिए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 इतना बदतर है कि अगर कोई आदमी उससे सफर करता है तो सफर के अंत में पहली उसकी आवश्यकता होती है कि अस्पताल में जाकर इलाज कराए। बेचारे ट्रक वाले, हमारी अर्थव्यवस्था को कायम रखने के लिए, संसाधन इधर से उधर पहुंचाने के लिए उन रास्तों से सफर करते हैं लेकिन किसी विदेशी टूरिस्ट के लिए कितना मुश्किल काम है, मंत्री जी, आप स्वयं इसे जानते हैं क्योंकि आपको इसका तजुर्बा है और इसलिए आपको तजुर्बा है क्योंकि आप इस सदन के अंदर स्वयं बता चुके हैं कि पूर्णिया, बरौनी, मुजफ्फरपुर, रक्सौल, चंपारन, मोतीहारी, इन क्षेत्रों में आप सड़क मार्ग की व्यवस्था देखने के लिए खुद गए थे । मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं लेकिन केवल व्यवस्था देखकर या कुव्यवस्था का अवलोकन करके या दुर्व्यवस्था की जांच करके कागज पर लिखने से काम नहीं चलेगा । अगर आपने देखा कि उनकी हालत सबसे खराब है तो उनको मेंटेन करने के लिए आपको अधिक से अधिक राशि देने की जरूरत है ।

अब आपका जो राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 28 है यह बरौनी-मुजफ्फरपुर-रक्सौल-पिपरा-सुगौली-नेपाल तक चला जाता है और नेपाल के लिए पूरी परिवहन व्यवस्था उससे जुड़ी रहती है और यहां टूरिस्ट बहुत बड़ी संख्या में जाते हैं । कलकत्ता में उतरते हैं और वहां से जाते हैं । उसकी स्थिति आप देखिए । स्पेशल रूप से आपको उस पर ध्यान देना चाहिए ।

दूसरा जो आपका राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 है, यह बरही-बिल्यारपुर-नलबाड़ा-आसाम तक चला जाता है । इसी तरह राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 33 बरही-बख्तियारपुर तक चला जाता है। तो उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं आपका अधिक समय न लेकर, यह जो हमारे सामने विधेयक लाया गया है इसका समर्थन करता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्गों का मेंटेनेंस होना चाहिए। इसके लिए शुल्क की व्यवस्था आप कर रहे हैं। जैसे भी व्यवस्था आप कर रहे हैं, करें, लेकिन जैसे मैंने पहले कहा पैसा आप यहां से आवंटित कर दें, भेज दें लेकिन अगर उसका उपयोग नहीं हुआ, सदुपयोग नहीं हुआ तो अंत में भारत की गरीब जनता के ऊपर भी उसका बोझ पड़ेगा । आप ट्रक वालों से कितना शुल्क वसूल करते हैं आप जानते हैं । हर बार इस तरह के सवाल उठाए जाते हैं। मैं उसमें नहीं जाना चाहता हूं लेकिन मैं केवल यही कहना चाहता हूं कि जब आपने इसका बीड़ा उठाया है तो यह बहुत कम है । देश में अभी भी जो मार्ग हैं उनके मुकाबले में राष्ट्रीय राजमार्ग

केवल 2 प्रतिशत है, पूरे देश में जो मार्गों का फैलाव है उसमें केवल 2 प्रतिशत राजमार्ग हैं। 34-35 हजार किलोमीटर आपके मार्ग हैं मैं जहां तक समझता हूं। इसलिए मैं आशा करता हूं कि जिन उद्देश्यों से आपने यह संशोधन विधेयक प्रस्तुत किया है, उन उद्देश्यों का स्वागत करते हुए मैं चाहता हूं कि आप इस के लिए कारगर कदम उठाएं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Mr. Surjewala. Absent. Mr. Vithalbhai Patel. Not here. Mr. Vithalrao Madhavrao Jadhav.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV (Maharashtra) : Madam Vice-Chairman, I rise to support this bill which has been brought by the hon. Surface Transport Minister. I will state in brief about the problems of our National Highways which are running through Maharashtra and especially about the National Highways from Bombay to the other capital cities of the country. If we look at the length of the National Highways, for the last 12 to 15 years the length remained stagnant. There is no new addition at all. Frequently, Members of Parliament and State Governments are demanding new National Highways or that State Highways should be converted into National Highways. But the Government gives a stereotype answer that due to constraint of resources it is not possible to take up the work. Seven Five Year Plans are over and we are going to start the Eighth Five Year Plan in the near future and the size of the Eighth Five Year Plan is quite large. I would like to suggest to the hon. Minister that whatever backlog of National Highways is there in different parts of the country, specially in the backward areas, should be finished first and the people of the economically backward regions should be given justice in this respect. Bombay-Agra, Bombay-Bangalore— specially Pune to Bangalore—Bombay-Madras, Pune-Hyderabad, Bombay-Goa, Bombay-Ahmedabad, Bombay-Jaipur and Bombay-Delhi are very important National Highways because about 75% to 80% traffic goes by these National Highways. Bombay is the commercial capital of India. My friend, Mr. Shankar Dayal Singh, has said should so many National Highways of Northern India, but most of the things go to Bombay and from Bombay they go to Agra or to different parts of the country. So, it is very important that the existing National Highways should be maintained properly.

Coming to Maharashtra, Madam, most of the Members from Maharashtra and I myself are constantly demanding that the backward regions should be developed. Just in the morning my friend, Mr. Bapu Kaldate, and myself raised the issue of creation of Statutory Development Boards. What is the purpose of these Statutory Development Boards ? They are for removing the backlog of the economically backward regions of the State. That was what we demanded. The State Highway or the transport system by roads is an equally important factor for that. The Maharashtra Government has requested the Central Government that some of the very important State Highways should be declared as National Highways. I am thankful to the hon. Minister because while having discussions with the Minister of Public Works of Maharashtra he had agreed that the Ratnagiri-Solapur-Nagpur—831 kilometres—and the West Coast Highway—667 kilometres—should be converted into National Highways.

Now, I would like to come to my own region. I have categorically stated in this House that out of the 5,000 kilometres length of National Highways, Marathwada region, which constitutes one-third of the geographical area of Maharashtra, has only 50 kilometres of National Highways. This is an alarming situation. There is a proposal put forward by the Government of Maharashtra to convert Sholapur, Osmanabad, Beed, Aurangabad, Dhule and Vadodara which is 663 kms and which is a State highway to be converted into a national highway. It is very important. It links Maharashtra and Gujarat. It should be converted from a State highway into a national highway. Then Bombay, Ahmednagar, Nanded and Jagdalpur which is 663 kms. that should also be converted into a national highway. Surat and Dhule, which is 129 kms should also be converted. Indore, Amravati, Yevatmal, Chandrapur and Curgh which is 555 kms should also be converted. Aurangabad, Nanded and Hyderabad which is 340 kms should also be converted into

□ [Shri Vithalrao Madhavrao Jadhav]

the National Highways. Aurangabad, Ajanta, Hyderabad and Baharanpur which is 197 kms. should also be converted into a national highway. About Betul, Nagpur, Chandrapur, Kothagundem which is 386 kms, a proposal is there with the Government of India for conversion. Then Amravati and Pandhurni which is 96 kms. should be converted. Mangalweda, Jath and Belgaum which is 81 kms. is also there. The total proposal from the Maharashtra Government is for 4584 kms. of State highway which are to be converted into National Highways. They are linked with other States : Maharashtra and Madhya Pradesh, Maharashtra and Gujarat, Maharashtra and Andhra Pradesh, Maharashtra and Karnataka. So all these States will be benefited. Bombay is a commercial capital of this country and every other State and every other place wants to be connected to Bombay for trade purposes of business purposes. They will also be benefited. So I request the hon. Minister to consider these proposals in the Eighth Five Year Plan and undertake the work of conversion of State highways into national highways. The second point is about the Central Road Fund. The Government of Maharashtra has also been constantly demanding that the Government of India should repay the Central Road Fund. The estimates made by the Maharashtra Government show that it has to get a sum of Rs. 40 crores every year. This was informed by the Ministry of Surface Transport of the Central Government to the State PWD in October, 1988. But till today they have not transferred a single pie. The Central Road Fund is very important as far as Maharashtra is concerned because of the huge consumption of petrol and oil. Formerly the Central Road Fund used to provide at the rate of 3.5 paise per litre consumption. Now the contribution has been increased to 5 paise per litre. So from that point of view Rs. 40 crores have to be transferred every year from the Transport Ministry to the Government of Maharashtra. These two important things I would like to bring to the notice of the hon. Minister through this House and I request through you the Government of India that whatever demands the Government of Maharashtra makes and specially demands from the backward regions of Maharashtra, Vidarbha and Konkan which are economically backward. They are to be considered on top priority. They have been demanding it for the last 36 years for the development of the region. They have been shouting for development and it is not a shout for separation as the others are shouting. We are one. Maharashtra has always stood for unity. Maharashtra is the place from where Lokmanya Tilak and Mahatma Gandhi gave the massage of unity and national integrity. From that point of view please look after the problems of transport. The national highways affect the mainstream of transportation. So please take some measures to correct them.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat) : Since we are talking of the improvement of national highways, I would like to bring to the notice of the hon. Minister the special mention that I had raised for connecting the State highways with the national highways in the State of Gujarat. Of course, some grants were given and I received a reply. But may I remind him that Ahmedabad-Baroda Express highway with the help of World Bank was supposed to be ready within two years. But the work has not yet been taken up. And what was taken up has not been completed. They had also planned to have the Baroda-Bombay route as an express highway. But this has not been completed for reasons best known to the particular State Governments or the Central Government. The work has been held up and there has been no progress. Not only this, the road, which connect Ahmedabad and Indore has both the ends connected with the national highway Bombay-Kandla and the other highway Agra-Bombay also near Indore. But the roads are in a very deplorable condition, I should say. When we go by car, in just 300 kms. we would find some parts of the cars in our hands. This is what the position is. So far as this particular amendment is concerned, it is very good. I welcome it. But at the same time, I would like to suggest that formerly the road tax which was levied on the vehicles was going for the development of roads through RTOs. Now the Government has a problem so far as the finance is concerned and it is going to levy some tax on the vehicles in some specified and notified areas. When such things are going to be put in action, I would suggest something and that is regarding the bridge tax.

The bridge tax is collected by the States but it should come to the Centre also. At the same time, the widening of roads is very much necessary with the increase of automobiles. It is an age of automobiles. So the widening of road is necessary. At present, there are two tracks. But we should have four-lane roads. Then about the telephone facility on the highways, we find this only after every 20 to 25 kms. So at intervals of 10 kms. the STD facility should be provided. And in the tourist centres, PCOs should be there. Then I would like to suggest that in the accident-prone areas, every 25 kms., there should be a mobile police unit working under the Central Government to look after the accidents and to shift the injured persons to the nearest hospital. And when there are railway crossings between two highways, there should be flyovers. It is the intention of the Government to accelerate the movement of traffic. When there are railway crossings, people are required to wait for not less than 20 to 25 minutes, more so when there are two railway lines for up and down movements. In that case, the vehicles have to stop for at least 10 or 15 minutes or for 20 minutes. Thus it is a waste of time. I think that all efforts for speeding up the traffic will go futile if we don't have fly-overs. Then so far as the construction of highways is concerned, I would say that the supervising staff should be directly under the control of the CPWD and not under the control of the States. So if we could meet these demands, I think that this amendment will have a very good effect. Thank you very much.

SHRI S. S. SURJEWALA (Haryana) : Madam Vice-Chairperson, the present amendment concerns only Section 7 and Section 9 of the parent Act through which the Government wants to take certain powers to spend some funds on the staff and also to construct some cabins etc. The question of national highway and providing adequate express highways and other highways in the country is such an important issue that the Government should give topmost priority either by diverting funds or from other sources or by reducing the Governmental expenditure, because the days are not far off when the entire roads of this country will be completely blocked due to increased traffic. Probably all the vehicles will be on the roads. These days are not far off. People may be dying in an emergency van or milk may not be reaching the children in the towns and the vegetables and other foodstuffs may not be moving. These days are not far off if the present state of roads continuous. Therefore, the need is to have a very speedy programme, an action programme which, within a very, very short period, should cover and improve the present highways and also to construct express and direct highways between the National Capital and the various States. Madam Chairperson, there are about 50 National Highways in the entire country. What is the state of affairs of these Highways or the roads and the vehicles ? For instance, when our country became independent, there were only 14,000 vehicles in the National Capital, Delhi, but today there are more than 20 lakh vehicles in the city of Delhi. Similarly, there were only a few lakh motor-cars and other vehicles. Now, the number has increased manifold and crores and crores of new vehicles are there in the country.

I had asked a question today about the National Highway No. 1. The question could not be brought on the starred list and it was an unstarred question. I asked whether it was a fact that a large number of deaths and serious injuries are caused as a result of accidents on National Highway No. 1 between Ambala and Delhi. I further asked whether the Government proposed to construct express ways and multi-lane highways in the country and what were the remedial steps being taken by the Government. In reply to the question, the Minister stated that they had got a plan. In the 8th Five-Year Plan they wanted to widen highways from two-lane to four-lane in a length of 900 kilometres at an estimated cost of Rs. 1,500 crores and widening of two-lanes in a length of 1,350 kilometres at an estimated cost of Rs. 360 crores. He further stated that they were taking various steps, which they enumerated at about twenty, to improve the conditions. But I would only like to point out that so far the Departments, both of the Central Government and the State Government, have not taken any steps. The present conditions are that even the trucks, trailers and the heavy vehicles do not have rear lights and most of the accidents occur on account of this fact. There

[Shri S. S. Surjewala]

are no road signs. There is no mobile police, no dispensaries, no first aid posts. There are no cranes or such other vehicles provided to clear the roads.

It is a common sight that whenever two trucks are found in a head-on collision, they block the GT Road and the traffic remains suspended not for hours, but sometimes for an entire day or many hours. The GT Road between Ambala and Delhi serves as many as four States-Himachal Pradesh, Jammu & Kashmir, Punjab and Haryana, and one Union Territory.

SHRI MOHINDER SINGH LATHER (Haryana) : Madam, the Minister is not attentive. The honourable Member is raising a very serious issue.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER) : If I repeat the last sentence of what he has said, what would you say ?

SHRI KAMAL MORARKA (Rajasthan) : He will be impressed !

SHRI MOHINDER SINGH LATHER Madam, the Member is making a very important point. I. (*Interruptions*).

SHRI JAGDISH TYTLER : You will be surprised to know that I was actually discussing the same thing, the same thing that he has said just now, with my colleague here and was saying that this is the problem in his State.... (*Interruptions*)

.....

SHRI MENTAY PADMANABHAM (Andhra Pradesh) : No, Private discussions please. ... (*Interruptions*) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Mr. Surjewala, your time is over now. Will you conclude ?

SHRI S. S. SURJEWALA : Madam, most part of National Highway No. 1 has got only single lane and there is no double lane and the result is that it is called a death pit. There is not a single day when more than one dozen very serious accidents do not take place. The condition is so bad. It has been said over the last ten years that the National Highway over this stretch is being widened and so on. But only about in a length of forty or fifty kilometres has been covered during the last ten years and this is the state of affairs now.

For want of time, I do not want to speak for long. But I would like to submit a few things for the consideration of the honourable Minister. He is very young and dynamic and he is our friend. But we know that he has got his own limitations. He needs the support of this House and the full backing of the Government. I would like to state that funds should be provided very liberally and this programme should be taken up as a crash programme on a war-footing, not only over this stretch of the National Highway No. 1, but also on all the other National Highways in the country and more National Highways must be constructed in the country. Thank you, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Now, Prof. Saurin Bhattacharya. Not here. Yes, Dr. Sivaji.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI (Andhra Pradesh) : Madam, the Bill authorises the Government to collect somethink like toll-gate tax. I am very much disturbed because road transport is already overburdened. If you take into account the cost of petroleum and petroleum products, it contributes somethink like ten per cent of the total revenue to the Centre. In the case of the States, it is the third item in the list of items of revenue to them. The first is arrack, the second is sales tax and the third is the road tax. In Andhra Pradesh alone, something like Rs. 220 crores is collected as motor vehicles tax. With the introduction of this Bill and after giving power to the Government, much more toll-gates are going to come up on the way. Already, there are more than five hundred toll-gates between Calcutta and Delhi and because every vehicle has to stop at these toll-gates, a lot of fuel is waste, a lot of manpower is wasted. In between Vijayawada and Guntur, the distance between which is only twenty miles, there are at least ten toll-gates or check posts.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry) : Put up by Mr. NTR !

DR. YELAMANCHILI SIVAJI : No, my dear friend. They are there for a very long time.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : You have got only three minutes. Please conclude quickly.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI : Every Department, whether it is the Forest Department or the Sales Tax Department or the Transport Department, puts up its own check post. Adding more check posts will, I am afraid, Mr. Tyller, add to the wastage of manpower and fuel which is already very much. I would have been happier if the system that prevails in the advanced countries of the world for collecting toll tax had been here.

Some time back, at Mangalagiri between Vijayawada and Guntur, they had put up a toll-gate on an overbridge and there was a very big traffic jam. All the truck drivers gathered together and manhandled the officials at the toll-gate. Immediately, the State Government, in its wisdom, removed that toll-gate. I am very much afraid that the traffic jams at these toll-gates and the truck drivers manhandling the officials will lead to a serious law and order problem in the country and I hope necessary care would be taken to see that this does not occur. The maintenance of the national highways is in a very bad shape. In between Vijayawada and Chilakaluripeta, on the national highway, it was proposed long back to widen the stretch from two lanes to four lanes. The survey was done. The investigation was conducted by the RITES, but the money is not allotted from the Centre. And nothing has been done for the implementation of the schemes from Andhra Pradesh and from other States. It is the problem not only with Andhra Pradesh but also with other States. The Union Government, for want of funds, is going in for toll gates to collect more funds for the maintenance of national highways. But, at the same time, when the State Governments come forward with a proposal to issue Road Bonds to augment their State highways, the Central Government, in their wisdom, are putting their foot down telling that it is not desirable to allow the State Governments to float Road Bonds. In Andhra Pradesh, the national highways are not in accordance with the formula of the Union Government as per the volume of the traffic that goes on. Andhra Pradesh is the gate-way for both the North and the South. It has the linkage roads. But they are not properly maintained. And the allocation from the Central Road Fund is negligible for Andhra Pradesh. There are about 22 proposals from Andhra Pradesh requesting the Union Government to convert the State highways into national highways. But precious little has been done in this regard. There are another 90 items from the State Government for upgradation of the State highways. And at the same time, there are many Central Road Fund items which need help and assistance from the Union Government, and it is also not being properly attended to. And I hope the Minister will take care to see that necessary funds are allotted to Andhra Pradesh from the CRF for this purpose and also for the upgradation of State highways to national highways. And I also expect the Minister to see that no more law and order problems are created by augmenting these toll gates and other things. Thank you.

SHRI VITHALBHAI M. PATEL (Gujarat) : Madam Vice-Chairman, my State is very much far behind the Nagpur plan as far as the roads are concerned. And the highways are very few. The State Government has sent proposals for half a dozen highways but not a single one has been accepted till now by the Central Government. And the State Government has on a number of occasions requested the Central Government to see that at least two or three highways are cleared by the Central Government.

Madam, the highways are being maintained by the State Governments and the funds are provided by the Central Government. But in a number of States, the highways are not maintained properly. And I am tell you that the roads are the worst specially in West Bengal, Orissa, Utter Pradesh and Rajasthan.

AN HON. MEMBER : Bihar also.

SHRI VITHALBHAI M. PATEL : I have not seen Bihar. But I have visited these States and I know that the highways in these States are in a poor condition. Mr. Minister, even though the Central Government is providing the funds, what are you going to do when the State Government is not maintaining the highways ? There was a proposal to set up a National Highway Authority to look after the highways. I think, it has not yet materialised. Are you going to set up this Authority or not ? If you go and see the condition of the roads in the States I mentioned, you will see that the condition is very poor. They do not spend the money. Another thing is that the State Governments are collecting the toll tax. Even in Orissa, I have seen recently that between Bhubaneshwar and Calcutta, they are collecting the toll tax, but they are not spending for the improvement of the roads. So, something has to be worked out by the Central Government that they maintain the roads properly. And why the toll tax should be collected by the State Government ? When the Central Government maintains the highways, it should be collected by the Central Government.

State Governments are getting money from the Central Government to maintain the highways. Therefore, I hope the Minister will find some solution and see that my State gets some National Highways because there are only two highways. The one running between Ahmedabad—Gandhinagar and Delhi is in a very bad shape and it is not maintained properly. The original State Highways have been converted into National Highways but they have not been broadened. Two lanes have not been provided. So I hope the Minister will take care of these things.

श्री रामजी लाल (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष जी, धन्यवाद । नेशनल हाईवेज का अध्यादेश सरकार ने ठीक जारी किया है और सरकार ने जो बिल पेश किया है उसका मैं समर्थन करता हूं । बिल का सैक्शन 7 में नेशनल हाईवे के सैक्शन को इन्सर्ट करने का ठीक किया है । सरकार नेशनल हाईवेज पर बहुत खर्चा करती है । इसलिए कुछ सैक्शन पर लेवी लगाना ठीक है । नेशनल हाईवेज पर जितने वाहन चलते हैं इससे वे टूट जाते हैं । तो उसका ठीक करना जब तक फन्ड न हो जरूरी है कि उस पर लेवी लगाया जाए। जैसे हमारे आदरणीय माननीय सदस्य भीणा साहब ने कहा था कि बजट के मुताबिक मंत्री जी को या इस महकमे को बजट नहीं मिलता तो लेवी लगाना जरूरी है । आज इस जमाने में, इस युग के अन्दर सड़कें सब से महत्वपूर्ण हैं । आज बाहर का विदेशी, बाहर का कोई टूरिस्ट जब हमारी राजधानी दिल्ली में आएगा तो सब से पहले वह नेशनल हाईवे जहां भी चाहे हरियाणा में कुरुक्षेत्र जाए या जयपुर पिंक सिटी देखने के लिए जरूर जायेगा । तो नेशनल हाईवे से हमारी शान और शौकत का पता लगता है । नेशनल हाईवे चाहे हम सदस्यगण जो भी कहें जब हम नेशनल हाईवे पर जाते हैं और सड़क खराब होती है तो हम यह अंदाजा लगते ही कहते हैं कि क्या यही नेशनल हाइवे है ? यह अपशब्द है । यह एक किस्म का अपशब्द लगता है, भद्दा लगता है इस बात का तो किसी देश की शान इसी बात से जानी जाती है कि सड़कें कहां तक ठीक हैं ।

इसलिए मैं इस बिल का समर्थन करता हुआ, यह भी जरूरी है कि सरकार के जो फंड हैं वे न हों तो लेवी लगाना भी जरूरी है । इसके अलावा ब्रिज जो काफी खराब हैं उनको भी ठीक करना चाहिए । जैसे एक नेशनल हाईवे का जिक्र किया माननीय सदस्य सूरजेवाला जी ने दिल्ली से अंबाला दिल्ली से दूसरा सिरसा, हिसार और जयपुर, इससे पहले हमारे एक माननीय सांसद ने भी कहा है कि हर रोज आप देखेंगे जब आप इस रास्ते पर जायेंगे तो 8, 10, 12 एक्सीडेंट डेली होते हैं और बहुत भारी नुकसान होता है । हम यह भी चाहेंगे जैसे पहले कुछ सदस्यों ने कहा कि यहां पर आपत्कालीन सर्विस भी हो। वहां से जो रास्ते ब्लाक हो जाते हैं उसका भी प्रबंध हो, क्रेन भी हों, उठाने की सारी बातें हों । यह तभी हो सकता है जब बजट का प्रावधान हो और रुपये का प्रबंध हो । इसके अलावा अगर हो सके तो सड़कों के साथ पेड़ भी लगाए जाएं उससे पोल्यूशन कन्ट्रोल में भी सहायता मिलेगी और 10–20 साल के

बाद सरकार की इन्कम भी होगी । ऐसा भी प्रावधान करना चाहिए । इसके अलावा विकास करने के लिए सरकार सारे देश के नेशनल हाईवेज पर जो ध्यान दे रही है वह तारीफ के योग्य है । पर इसमें और ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है ।

मैं दोबारा से इस बिल का समर्थन करता हूं और उपसभाध्यक्ष जी आपने जो समय दिया उसके लिए धन्यवाद ।

SHRI KAMAL MORARKA : Madam, my task has become much easier while I reply to my Resolution of disapproval. Most of the speakers who participated in the debate have supported the measure, the Bill itself. In my own submission, while moving the Resolution...

SHRI V. NARAYANASAMY : You are also supporting it.

SHRI KAMAL MORARKA : Yes, I myself said; I have nothing against the Bill. The intention of the Bill and the objects and reasons of the Bill are unexceptionable. Highways are in a bad condition and the Government needs revenue.

I have only made two requests to the Minister. One is to let the House know as to what the estimated annual revenue is that you hope to collect by way of these measures, with the power that you are taking now, and how you are going to administer it. Will it be through the States ? Will it be through the National Highways Authority ? How exactly is it to be administered ? The House would like to know more details. Almost all the States have got this problem. Roads are in a bad condition. There are conflicting claims. It should not be that we again pass a measure; we again impose some tax but the problem remains the same.

It needs a little fine tuning. I am sure the hon. Minister has done a lot of work and I hope he will take the House into confidence.

Madam, in the end, I reiterate again that the Government is doing the right thing in a wrong way. There was absolutely no need to promulgate this Ordinance. On 23rd October, 1992, this Ordinance was promulgated. After one month, Parliament was going to meet. In this one month, you have not imposed any taxes. You have not used the power which you have taken by means of this extraordinary measure. Promulgation of Ordinances is an extraordinary power with the Government. The President must promulgate Ordinances only when it is absolutely necessary. Otherwise, Parliament is the correct forum to enact laws. Ordinances are only a short-cut measure to be used very sparingly. But I am sorry to point out that between the last Session and this Session, nine Ordinances were promulgated. Most of them are for chronic problems. For example, we have the Indian Medical Council and the Indian Dental Council Bills. I do not understand. They could have easily awaited the convening of Parliament. Of course, in the case of Essential Commodities (Amendment) Bill, they had to promulgate an Ordinance because it was expiring on 1st September. Therefore, I can understand the promulgation of an Ordinance in this case. I can understand the need for continuity and, therefore, you promulgated this Ordinance. But all the other eight Ordinances are such that they could have waited for the Parliament Session to commence. There was absolutely no necessity. (*Interruptions*) Even in the case of this Bill, the National Highways (Amendment) Bill, they could have waited.

Therefore, Madam, I commend to the House that this Ordinance should be disapproved, while I have no objection to the Objects and Reasons behind this Bill. Thank you.

SHRI JAGDISH TYTLER : Madam, should I reply to him first, or, should I take the whole Bill ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTI NATARAJAN) : The whole thing. There is nobody else after you.

SHRI JAGDISH TYTLER : First of all, I would like to thank all the Members . . .

[Shri Jagdish Tytler]

उनका मैं शुक्रिया अदा करता हूं जिन्होंने इस हाउस के अंदर, इस डिबेट में हिस्सा लिया, जिन्होंने कि मुझे सपोर्ट किया, जिन्होंने अपने आब्जेक्शंस भी रखे और कुछ क्वैरीज भी रखीं ।

मैडम, मैं एक बात बताना चाहता हूं कि इस डिबेट से एक बात तो समझ में आती है कि जो मैं प्रपोजल फायनेंस मिनिस्ट्री के सामने रखना चाहता था, अपनी रीजनिंग दी थी, तकरीबन दोनों तरफ के सारे मेंबर्स की वही फीलिंग है और सभी समझते हैं कि पैसे की जरूरत है । मुझे बजट नहीं मिल पाता और हमारे देश की सड़कों की हालत अच्छी नहीं है क्योंकि सारे देश के अन्दर जितनी भी सड़कें हैं, उनमें नेशनल हाइवेज सिर्फ दो परसेंट हैं और नेशनल हाइवेज में सारे देश के अंदर काम 40 परसेंट उसके ऊपर हो रहा है । तो सड़कों की हालत तो खराब होनी ही है और आज ही नहीं, कई दिनों से, कई महीनों से हमने प्लानिंग कमीशन से भी कहा है कि हमें आप पैसा दीजिए ताकि हम सड़कें बना सकें । मैडम, अगर आज के हालात को देखा जाए और जो प्रोजेक्ट्स मेरे पास आए हुए हैं, अगर मैं आज वही प्रपोजल पूरा करूं जोकि आज मेंबर्स ने नहीं दिए तो मुझे 41 हजार करोड़ रुपया चाहिए सिर्फ आज उन प्रपोजल्स, उन सड़कों की डेफिसिएंसी को पूरा करने के लिए जोकि पिछले एक-डेढ़ साल से मेंबर आफ पार्लियामेंट ने और स्टेट गवर्नमेन्ट्स ने यहां भेजे हुए हैं । इसलिए आप समझ सकती हैं कि मेरा काम कितना मुश्किल हो गया है । मुझे सिर्फ 2600 करोड़ रुपया प्लानिंग कमीशन ने दिया है और अगर देखा जाए तो 2500 करोड़ से ज्यादा आन गोइंग वर्क है और अगर रिपेअर्स का भी देखा जाए तो 30-40 करोड़ रुपया मेरे पास बचता है । मैडम, मेंबर्स आफ पार्लियामेंट ने जो एक रिजोल्यूशन पास कराया था जिसके कारण हम लेवी लगा सकें और उससे कुछ पैसा आ सकता है, लेकिन अभी वह भी मुश्किल है । मगर एक कमेटी बनी है जिस कमेटी को आल्टरनेटिव सोर्स आफ रेवन्यू पता करना है जिससे कि हम लोगों को पता लग सके कि कितना पैसा नेशनल हायवेज के रिपेअर्स और नए नेशनल हायवेज के लिए हमें देना चाहिए ।

मैडम, मोरारका साहब ने जो सवाल उठाए हैं, इस वक्त मैं क्वाटम तो बता नहीं सकता क्योंकि अभी हमें माडलिटीज तय करनी हैं । मगर एक बात मैं बताना चाहता हूं कि जब अपने मन में मैंने सोचा था कि हम नेशनल हायवेज का अमेंडमेंट लाकर लेवी करेंगे तो काफी क्वैरीज हमारे पास आयी थीं । बाहर से, फारनेर्स से भी आयी थीं और 1985 में एक दफा पहले भी एक एडवर्टाइजमेन्ट इस मिनिस्ट्री ने दिया था, उस वक्त भी मेरा ख्याल है 25-26 क्वैरीज आयी थीं । मगर इस दफा जब काफी बाहर के लोग मुझे विजिट करने आए तो उन्होंने कहा कि हम आपके देश में आकर सड़कें बनाना चाहते हैं मगर हम "टोल" लगाना चाहते हैं । मैं एक बात और क्लिअर करना चाहता हूं क्योंकि तकरीबन सभी मेंबर्स आफ पार्लियामेन्ट के मन में यह बात है कि शायद जो एक्जिस्टिंग नेशनल हायवेज हैं, उस पर हम "टोल" लगाएंगे । नहीं, यह बात नहीं है । हम जो नयी फैसिलिटीज बनाएंगे, नए बाय-पासेस बनाएंगे और जो नए नेशनल 4.00 P.M. एक्सप्रेस-वे बनाएंगे . . . जैसे अब बड़ौदा-अहमदाबाद है । हम टोल लगाएंगे और उसी टोल के पैसे से अहमदाबाद-बांबे की जो सड़क है, उसको भी उसी पैसे से करेंगे। और कोई तरीका नहीं है। सारी दुनियां के अंदर आज पैसा लगाया जा रहा है, पैसा दिया जाता है। मैं एक बात जरूर कहूंगा कि एक महीने के अन्दर, क्योंकि क्वैरिज लोगों ने हमसे की हैं, हमसे कहा गया है, आर्डिनेन्स लगाने के बाद यह हुआ कि लोगों ने बड़ा सोचा कि यह गवर्नमेन्ट, यह सरकार वाकई चाहती है कि प्राइवेट लोग सड़कें बनाने के लिए आएं, तो मैं आपको बताना चाहता हूं कि दो मेमोरण्डम आफ अण्डरस्टैंडिंग डाफ्ट कर लिए हैं—हापुड़ बाइ-पास और पनवल बाइ-पास । यही नहीं, उसके साथ-साथ मैं एक और बात बताना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के अन्दर यह आर्डिनेन्स निकलने के बाद आज तक हमने फैजाबाद, हापुड़, मुरादाबाद और शाहजहांपुर, इन चार जगहों पर प्रोजेक्ट तैयार कर लिए हैं । मैं सोचता हूं कि यह बिल जब आपकी मदद से पास हो जाएगा तो

मुझे यह काम करने में आगे महीना, डेढ़ महीना नहीं लगेगा, बल्कि मैं एकदम सीधा इस वर्क पर चला जाऊंगा । .... (व्यवधान) ....

महोदया, इसी के साथ महाराष्ट्र में पनवल, अकोला, अमरावती, कर्नाटक में हुबली, दरबार, राजस्थान में उदयपुर, आंध्र प्रदेश में नैल्लोर और ब्रिजेज के ऊपर जो नैनी ब्रिज यमुना, जो प्रधान मंत्री जी अभी पंडित जवाहर लाल नेहरू जी के जन्म दिन पर गए, वह भी हमने पास कर दिया है, कैबिनेट ने क्लीयर कर दिया है । मुझे खुशी है कि हम जल्दी से उसका काम भी शुरू कर देंगे और जो पंडित जवाहर लाल नेहरू जी के नाम पर यह ब्रिज है, उस पर भी हम टोल/लेवी करके वहां जो पैसा आएगा, वह पैसा हम नहीं देंगे फाइनेंस मिनिस्ट्री को बल्कि उसी पैसे से ओन गोइंग प्रोजेक्ट जो हैं, रिपेयर वगैरह कराने के लिए, उसी में लगाएंगे ।

कुल्लू बाइपास का, क्योंकि उस वक्त आप पूछ रहे थे, कुल्लू बाइ-पास की ही बात कर रहा था मैं । .... (व्यवधान) ....

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) : मंत्री जी, मध्य प्रदेश का बताइए ।

श्री जगदीश टाइटलर : एक मिनट, मैं यह खत्म कर लूं । और, गौवा में ब्रिज क्रोस तालपूरना एण्ड गांधीबारा इन्क्ल्यूडिंग एप्रोचेजेज । मोरारका साहब ने बात की थी कि क्या जरूरत है, क्या आपने काम करा है ? मैं समझता हूं कि यह सुनने के बाद आप सोचेंगे कि वाकई में जब हम यह आर्डिनेन्स लाए तो उस आर्डिनेन्स से कुछ हिस्सा, जो काम पहला करना था वह, हमने कर लिया।

केरल में भी वारापूझा ब्रिज एक्रोस पेरियर करा है और मध्य प्रदेश में शैनानाथ ब्रिज ओन दुर्गा बाइ-पास करा है ... (व्यवधान) ... मैं बात पूरी कर लूं । ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Let him finish first. The entire debate on this has taken place and now, please do not disturb.

श्री जगदीश टाइटलर : यह तो आप सुनिए, मेरा मतलब क्या है ? मेरा कहने का मतलब यह है कि मोरारका जी ने जब मुझसे पूछा कि आर्डिनेन्स तो ले आए और आर्डिनेन्स लेकर घर बैठ गए । अब अगर काम किया है, तो वह खुश होंगे और कहेंगे कि ठीक है, जो मेरा संकल्प है, मैं विद-ड्रा करता हूं । मगर, इसका मतलब यह नहीं है कि और प्रांतों का नहीं होगा । अब यह हमने प्रोजेक्ट अपने सामने आइडेन्टिफाई किए हैं और बाकी प्रांतों की डिमाण्ड जो मेम्बर आफ पार्लियामेन्ट की आएगी, स्टेट के चीफ मिनिस्टर की तरफ से आएंगी या प्रोमीनेण्ट संस्थाओं से जो सोशल हैं उनकी ओर से वैसे भी आएंगी, उनमें जिनकी जरूरत होगी और पैसे के हिसाब से हमारे इन्फ्रास्ट्रक्चर के हिसाब से पोजिटिवली हम उसकी तरफ जरूर देखेंगे ।

मैडम, मैं एक बात और बताना चाहूंगा कि सड़कों का काम तकरीबन स्टेट गवर्नमेन्ट की तरफ आता है और ब्रिजेज का सेण्ट्रल मिनिस्टरीज की तरफ से है । पिछले कुछ महीनों में हमने स्टेट गवर्नमेन्ट को और पावर्स पैसा स्पेण्ट करने की दे दी हैं, जिससे कि काम जल्दी से जल्दी हो जाएं । क्योंकि मैम्बर्स आफ पार्लियामेन्ट ने यह मांग भी की है और शिकायत भी की है कि वहां प्रोपर देखभाल सड़कों की नहीं होती, स्टेट गवर्नमेन्ट दिलचस्पी नहीं लेती, पैसे का मैं तो नहीं कहूंगा, लेकिन पैसा ठीक नहीं इस्तेमाल होता । इसी कारण हमने यह फैसला लिया है कि जो सेन्टर गवर्नमेन्ट के अन्दर सीनियर इंजीनियर्स हैं, उनकी जिम्मेदारी डालकर तकरीबन मोनीटर सेण्टर गवर्नमेन्ट की तरफ से ही करेंगे, जिससे कि यह भी पता हो जाए कि पैसा भी ठीक इस्तेमाल हुआ है । कई मैम्बर्स ने यह बात भी उठाई, कमल मोरारका जी ने कहा कि नेशनल हाइवे अथारिटी का क्या हुआ ? नेशनल हाइवे अथारिटी थी जो काम नहीं कर रही थी. हम बड़े गौर से सोच रहे हैं कि उसको दोबारा जल्दी से जल्दी रीएक्टीवेट किया जाए । हम इस काम की तरफ बड़े जोर से लगे हुए हैं । जैसा कि मैं पहले बता चुका हूं कि यह फीस एडिक्नल

□ [श्री जगदीश टाइटलर]

फैसिलिटी के ऊपर है। कल किसी ने बात कही कि हमारी बैलगाड़ी जाती है, ढेला जाता है तो यह रोकेंगे। मगर मैं एक बात कहना चाहता हूं कि टोल टैक्स हम पुरानी सड़कों पर तो नहीं लगा रहे, मगर जो स्टेट गवर्नमेंट पथ-कर और टोल टैक्स लगाकर के जो इस देश का प्रेशस फ्यूल बेकार में खर्च होता है, मैं बताना चाहता हूं कि तीन हजार करोड़ रुपए का फ्यूल, डीजल तो सिर्फ इसलिए जलता है क्योंकि वहां टोल टैक्स के लिए ट्रकों को खड़ा करना पड़ता है। यह तो जहां टोल टैक्स या पथ-कर के लिए जो ट्रक्स खड़े होते हैं वह है, मगर आज सड़कों की खराबी के कारण इस देश के व्हीकल आपरेशन कास्ट में छः हजार करोड़ रुपए का नुकसान होता है और उसी के कारण बगैर सड़कों के कारण पेट्रोल का भी तीन हजार करोड़ रुपए का साल का नुकसान होता है तो कल्पना कीजिए कि यह टोल टैक्स लगाने से पैसा तो आता है मगर सैंट्रल गवर्नमेंट को कम से कम बारह हजार करोड़ रुपए का साल का नुकसान होता है व्हीकल खराब होने से, पेट्रोल ज्यादा लगने से, डीजल ज्यादा इस्तेमाल होने से। जो पैसा टोल टैक्स और पथ-कर से आता है, मैं समझता हूं कि ज्यादा से ज्यादा दो या अढ़ाई हजार करोड़ रुपए आता होगा मगर सरकार को, सैंट्रल गवर्नमेंट को या लोगों को जो नुकसान होता है, मैं समझता हूं कि बारह हजार करोड़ रुपए का रफ एस्टीमेट हमारा है कि इतना नुकसान होता है। इसलिए मैं तो वैसे भी पथ-कर के हक में नहीं हूं। मैंने स्टेट गवर्नमेंट्स को चिट्ठी भी लिखी है कि मेहरबानी करके देश का बहुत बड़ा नुकसान हो रहा है, इसको मत कीजिए।

हमारी मिनिस्ट्री में भी, मैं काफी चाहूंगा क्योंकि मैं किसी पर्टिकुलर स्टेट की तरफ इशारा नहीं कर रहा, क्योंकि शंकर दयाल सिंह जी ने सवाल उठाया था, आपको मैं जवाब दे दूं। आपके जवाब से ही कई मेम्बर्स को भी जवाब ले लेना चाहिए। उससे यह है कि कई स्टेट गवर्नमेंट्स को जो एशियन डेवलपमेंन्ट बैंक और वर्ल्ड बैंक का जो पैसा आता है, हालांकि पैसा तो सीधा सैंटर में जाता है, हमें तो सिर्फ बजट मिलता है। तो हमें तो पैसा बजट में मिलता है। मैं बताना चाहता हूं कि हम जब स्टेट गवर्नमेंट को प्लान्स के लिए कहते हैं तो प्लान्स आते नहीं हैं और पैसा अच्छी तरह इस्तेमाल नहीं होता। अभी भी बिहार गवर्नमेंट को हमने सैकिण्ड वर्ल्ड बैंक पैकेज के लिए हाथ जोड़े, चिट्ठियां लिखी, उनसे कहा कि अपने प्रोजेक्ट भेजिए, लेकिन आज तक कोई प्रोजेक्ट नहीं भेजा। मगर मैं आपके थ्रू, इस हाउस के थ्रू रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि एक तीसरा एशियन डेवलपमेंट का प्रोजेक्ट आ रहा है, हम चाहते हैं कि यह प्रोजेक्ट बिहार के अंदर जाए। तो आप प्रोजेक्ट तैयार करवाकर हमारी मिनिस्ट्री को भिजवाएं जिससे कि आपकी जो मांग है और यह देश की मांग है, बिहार के लोगों की मांग है, हम उसको पूरा कर सकें। मैं गया था क्योंकि आपने पिछली दफा कहा था सड़क से जाने के लिए, तो मैंने देखा कि बहुत बुरा हाल है। मगर बुरा हाल देखने के साथ-साथ बड़ा दुख भी हुआ कि जो पैसा सैंटर की तरफ से गया था, वह ठीक से इस्तेमाल नहीं हुआ। मगर आपके चीफ मिनिस्टर साहब मुझसे मिले और उन्होंने कहा कि हम मानते हैं कि यह पैसा ठीक से इस्तेमाल नहीं हुआ, मगर उन्होंने अपनी जिम्मेदारी ली और मुझे खुशी है कि उनके जिम्मेदारी लेने के बाद से थोड़ा-बहुत काम ठीक से होने लगा है। मगर प्रोजेक्ट्स की रिपोर्ट आनी चाहिए जिसके कारण कि हमारे पास जो पैसा गवर्नमेंट ने दिया है, हम उसका इस्तेमाल कर सकें। इसी जवाब के साथ बाकी के स्टेट चीफ मिनिस्टर्स की तरफ भी मैं इशारा करना चाहता हूं कि मेहरबानी करके आप जल्दी से जल्दी हमें रिपोर्ट भिजवा दीजिए ताकि हम काम की शुरूआत कर लें। एक सवाल जो ओवर लोडिंग का था। क्योंकि ओवर लोडिंग के कारण ट्रकों का भी नुकसान होता है, सड़कों का भी नुकसान होता है। हमने स्टेट गवर्नमेंट को, चीफ मिनिस्टर्स को, उनके मिनिस्टर्स को भी बुलाकर कहा है कि यह ओवर लोडिंग बंद होनी चाहिए। हालांकि हमको कई मेम्बर्स आफ पार्लियामेंट ने चिट्ठी भी लिखी कि कई जगह काफी नुकसान हो रहा है, क्योंकि हम इतना माल उठाते थे आज उतना नहीं उठा सकते, जिसके कारण कई स्टेट गवर्नमेंट इसमें काफी ढीलापन दिखा रही हैं। मगर आखिर में, लांग रन के लिए अगर सड़कों

को भी बचाना है और ट्रकों को भी बचाना है तो ओवर लोडिंग को हम एलाउ नहीं करेंगे और सेंट्रल गवर्नमेंट इसके बहुत खिलाफ है। मैं एक बात रोड बोंड की कहना चाहता हूं, यह हमारे अंदर नहीं आता। मगर मैं सोचता हूं कि फाइनेंस मिनिस्ट्री के पास अगर आज स्टेट गवर्नमेंट्स प्रपोजल लेकर जाएंगी तो मैं समझता हूं कि उसकी तरफ बड़ी फेवरेबली ध्यान दिया जाएगा। जान फर्नांडिस जी ने गुजरात और बम्बई में रूरल सर्विस के लिए कहा था। हम उनको बताना चाहते हैं कि हमारी मिनिस्ट्री ने बिल्कुल ओपन कर दिया है कि कोई भी प्राइवेट आदमी जो इस सर्विस को चलाना चाहता है, उसको हमारी तरफ से कोई प्रोब्लम नहीं होगी। दूसरे, बम्बई-गोवा हाईवे के लिए उन्होंने जिस स्कीम के लिए कहा था, मैं बताना चाहता हूं। उनको सुनकर खुशी होगी कि हमने उस हाईवे के लिए 14 करोड़ रुपया सैंक्शन कर दिया है।

चौधरी हरि सिंह (उत्तर प्रदेश) : स्पीड ब्रेकर्स का बता दीजिए। जगह-जगह बने हुए हैं। हर गांव में... **(व्यवधान)**

श्री जगदीश टाइटलर : हम इसके बिल्कुल खिलाफ हैं।

एक माननीय सदस्य : आपके खिलाफ होने से क्या होता है।

श्री जगदीश टाइटलर : अगर गांव का कोई प्रधान या गांव की पंचायत फैसला करे कि हमको रोड ब्रेकर्स लगाने हैं तो मेम्बर्स आफ पार्लियामेन्ट जिस क्षेत्र से आते हैं, मेहरबानी करके अपनी पंचायत से कहें, क्योंकि हम एलाउ नहीं करते। या तो स्टेट गवर्नमेन्ट या पंचायत या ताल्लुका... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : It is not a Question Hour. Please let the Minister complete his reply.

श्री विश्वजित पृथ्वीजित सिंह (महाराष्ट्र) : मुझे इजाजत दीजिए, मैडम।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No. Please sit down. Please let him complete.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : One minute, Madam. This is one very important point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No, I cannot allow a Question Hour now.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : No, it is not a question.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : I will have to allow all the other Members then.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : No, no. I want to make it clear that vehicles are driven very fast on the roads. Our villagers and our children are in trouble. We find dead bodies on the roads. It is because of that that the villagers have put up various kinds of speed-breakers. If you want National Highways, build National Highways with proper barriers so that cattle do not stray and so that children are not crushed on the roads. Till such time kindly allow these barriers. .... *(Interruptions)* Absolutely. Why not.

SHRI JAGDISH TYTLER : I would like to end with this. Of course, I have taken note of the hon. Member's suggestion.

(Interruptions)

चौधरी हरि सिंह : बैरियर्स में स्पीड ब्रेकर्स का सवाल है। आप खड़ा कर देंगे तो चल ही नहीं सकता कोई। ... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Please let him complete his reply.

श्री जगदीश टाइटलर : मुझे अपना सेन्टेंस पूरा करने दीजिए, फिर उसके बाद पूछना।

I have said that I have taken note of what he said. मैं हरि सिंह जी को और बाकीमेम्बर्स को बताना चाहता हूं कि आपकी मन की जो भावना है, हमने नोट की और इसको हम चीफ मिनिस्टर्स को और क्वंसर्न आथोरिटी के पास पहुंचा देंगे। इसके बाद मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूं कि इसको पास कर दिया जाए। ... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No, I am not allowing it. I am allowing only Mr. Narayanasamy. He has written for permission. I am not allowing other Members. Otherwise, this will go on for ever.... (*Interruptions*) All the points, he has said he has taken note of. I am allowing only Mr. Narayanasamy. I cannot allow others.

SHRI JAGDISH TYTLER : I would like to request Mr. Kamal Morarkaji to withdraw his Resolution.

SHRI V. NARAYANASAMY : Before that I want to raise this point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Very brief. Only one sentence.

SHRI V. NARAYANASAMY : One sentence only.

The East Coast Road between Madras and Kanyakumari was sanctioned about eight years back. The work is going on at a snail's pace. Only 60 km. up to Mahabalipuram, they have laid. Up to Kanyakumari it has to be laid. There is only one National Highway, NH-45. It is not possible for the vehicles to move from Kanyakumari to Madras, Madras being a very big industrial and commercial centre. My information is that all the money has been sanctioned by the Ministry, but the work is not progressing.

SHRI MOHAMMED AFZAL *alias* MEEM AFZAL (Uttar Pradesh) : Is it one sentence, Madam ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : This is Mr. Narayanasamy's one sentence.

SHRI V. NARAYANASAMY : I would like to know from the hon. Minister whether he would expedite the matter.

SHRI JAGDISH TYTLER : I will find out about it.

डा. अबरार अहमद (राजस्थान) : मैडम, माननीय मंत्री जी ने जो लोडिंग के बारे में और ओवरलोडिंग के बारे में कहा है, 1989 में मोटर व्हीकल एक्ट में संशोधन करके जहां 14 और 15 टन वजन ट्रक ढोया करते थे, उसको 9 टन तक सीमित कर दिया और उससे दो बातें हुईं । एक तो फ्रेट एकदम बढ़ा ...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयंती नटराजन) : आप क्वेश्चन पूछिए, आप स्पीच नहीं दीजिए ।

You cannot give a speech. The time is over.

डा. अबरार अहमद : मंत्री जी ने लोडिंग और ओवरलोडिंग की बात कही है । तो 14-15 टन से 9 टन तक वजन सीमित कर देने की वजह से एक तो डीजल का कंजम्पशन बहुत ज्यादा बढ़ा है और उसके साथ-साथ जो फ्रेट था, चाहे वह पत्थर का था, चाहे कंज्यूमर आइटम्स का था, वह बहुत ज्यादा बढ़ गया और उसकी वजह से प्राईस इन्डैक्स बढ़ गया । मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि वह इस संबंध में क्या कर रहे हैं । जो 9 टन उन्होंने किया है, एक इतना बड़ा ट्रक उसमें 9 टन तो एक कोने में आ जाता है और खाली वह ट्रक दौड़ता है सड़क पर और एक्सीडेन्ट करता है । तो यह जो गलत निर्णय ले लिया गया है, उसको वापस लेने के लिए आप क्या कर रहे हैं जिससे डीजल का कन्जम्पशन कम हो, विदेशी मुद्रा पर भार कम पड़े और भाड़ा कम हो ताकि आम आदमी को राहत मिले । इसके लिए मंत्री जी क्या कर रहे हैं, यह मैं जानना चाहता हूं ।

SHRI SYED SIBTEY RAZI (Uttar Pradesh) : Madam, I will take only a minute.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No more. I am sorry Mr. Syed Sibtey Razi.

SHRI SYED SIBTEY RAZI : You have permitted so many Members.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : I am going to put the Resolution of Mr. Kamal Morarka to vote.

SHRI SYED SIBTEY RAZI : Give me half-a-minute.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : No. Please sit down. I cannot keep on permitting the Members.

SHRI SYED SIBTEY RAZI : I will be asking a question in the interest of the public.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : Every Member is speaking in the public interest. Please sit down.

सैयद सिब्ते रजी : देखिए जो रोड डिवाइडर्स बनाए गए हैं, ये मेंटेन नहीं किए गए हैं । रात के अंदर इनकी वजह से एक्सीडेंट बहुत होते हैं । इनकी जिम्मेदारी क्या स्टेट गवर्नमेंट की है . . . (व्यवधान) नेशनल हाइवेज के ऊपर जो रोड डिवाइडर्स हैं, ये मेंटेन नहीं हो पाए हैं । इनकी वजह से रात में ट्रक वगैरह से बहुत ज्यादा हादसात होते हैं । क्या आप इस ओर तवज्जह देंगे कि ये जो रोड डिवाइडर्स हैं इनको ठीक से मेंटेन किया जाए ?

†شری سید سبط رضی :- دیکھئے جو روڈ ڈوائڈرس بنائے گئے ہیں یہ مین ٹین نہیں کئے گئے ہیں رات کے اندر ان کی وجہ سے ایکسیڈنٹ بہت ہوتے ہیں - اُن کی ذمہ داری کیا اسٹیٹ گورنمنٹ کی ہے . . . " مداخلت " . . . نیشنل ہائی ویز کے اوپر جو روڈ ڈوائڈرس ہیں یہ مین ٹین نہیں ہو پائے ہیں - اُن کی وجہ سے رات کے وقت میں ٹرک سے بہت زیادہ حادثات ہوتے ہیں - کیا آپ اس طرف توجہ دیں گے کہ یہ جو روڈ ڈوائڈرس ہیں ان کو ٹھیک سے مین ٹین کیا جائے -

श्रीमती सत्या डहिन (उत्तर प्रदेश) : मैं दो बातें कहना चाहती हूं । एक तो पुल के बारे में । जो नेशनल हाइवेज पर पुल बने हुए हैं उत्तर प्रदेश और दिल्ली को जोड़ने वाले . . . (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN) : What is all this ? Please sit down. We cannot allow this to go on like this. You write to the Minister. I am going to put the Resolution moved by Shri Kamal Morarka to vote. Mr. Morarka, are you withdrawing it or should I put it to vote ?

[The Vice-Chairman (Shri Shankar Dayal Singh) in the Chair]

SHRI KAMAL MORARKA : Sir, the Minister has not given a single convincing reason as to why the Ordinance was required. The only thing he said was that there were a lot of foreign parties interested in investment and they wanted an assurance from the Government that they are serious about putting the toll. The Lok Sabha had already passed the Bill on the 20th August, 1992. The Government had introduced the Bill in the Lok Sabha and got it passed. There cannot be a more serious intention of the Government that can be known to anybody and to make the Government's intention known, they need not have promulgated an Ordinance. So this is not a reason for promulgating an Ordinance. I am not at all convinced that the Ordinance was required because of this reason. On the basic issue there is no dispute. The Ordinance, I am afraid, was not required in this case. Therefore, I commend the Resolution to the House.

डा. अबरार अहमद : उपसभाध्यक्ष महोदय, एक बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल मैंने पूछा था . . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) : आप जरा बैठें । कमल मोरारका जी ने जो कहा है, मैं समझता हूं कि उन्होंने जो बातें कही हैं उनको मंत्री महोदय ने बहुत सीरियसली लिया है और उनका इस पर ध्यान है । मैं अभी आपसे अनुरोध करूंगा कि आप अगर संतुष्ट हैं और आपको यह विश्वास है तो आप इसे वापस ले लें ।

SHRI KAMAL MORARKA : But the reasons given by the Minister for promulgating the Ordinance, I am not convinced. But on the intentions of the Minister, I am fully convinced that he was interested in

†[ ] Transliteration in Arabic script.

expediting the development work, which he can always depend on the cooperation of this House. I request the Minister to come to the House if there is an urgency of such kind in future. You can depend on our cooperation. But don't take Parliament for granted. With these words, I seek the leave of the House to withdraw my Resolution.

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) : सदन की अनुमति है कि इसको वापस ले लिया जाए ।

कुछ माननीय सदस्य : हां ।

The Resolution was, by leave, withdrawn.

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार) : एक बात मैं आपको कहना चाहता हूं । मिनिस्टर को तो ये बात समझ में आती है कि रिक्वैस्ट करते हैं, चेयर से रिक्वैस्ट कर रहे हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) : मिनिस्टर ने पहले किया है . . . (व्यवधान)

श्री चतुरानन मिश्र : आपने किया, उन्होंने रिजैक्ट किया, फिर चेयर ने किया . . . (व्यवधान)

श्री विश्वजित पृथ्वीराज सिंह : महोदय, ये नवीन प्रकार का गति अवरोधक है . . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) : मिश्र जी, मंत्री महोदय ने पहले किया और चेयर को आप इतना तो डिस्क्रैशन दीजिए । सदन की कार्यवाही सुचारू रूप से चलाने के लिए मैंने यही पूछा कि अगर वापस लें तो आगे बढ़ें ।

श्री चतुरानन मिश्र : अगर आप ऐसा कहते हैं तो मैं बैठे जाता हूं . . . (व्यवधान) आपने रिक्वैस्ट किया . . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) : चलिए, खुशी की बात है कि मेरी रिक्वैस्ट पर उन्होंने माना ।

श्री चतुरानन मिश्र : वह तो हम इधर की संख्या देखकर समझ ही सकते हैं . . . (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : I shall now put the motion moved by Shri Jagdish Tytler to vote.

The question is :

"That the Bill further to amend the National Highways Act, 1956, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : We shall now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 and 3 were added to the Bill

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : There is an amendment for insertion of a new clause 4.

NEW CLAUSE 4

SHRI JAGDISH TYTLER : Sir, I move :

"That at page 1, *after* line 11 the following be *inserted*, namely :—

'4. (1) The National Highways (Amendment) Ordinance, 1992 is hereby repealed.

(2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the principal Act, as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the principal Act, as amended by this Act,'"

The question was put and the motion was adopted.

Now clause 4 was added to the Bill.

Clause 1 (Short title)

SHRI JAGDISH TYTLER : Sir, I move :

"That at page 1, *for* lines 3 and 4 the following be *substituted*, namely :—

'(1) (1) This Act may be called the National Highways (Amendment) Act, 1992.

(2) It shall be deemed to have come into force on the 23rd day of October, 1992.'"

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : I shall now put clause 1, as amended, to vote.

The question is :

"That clause 1, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1, as amended was added to the Bill.

The Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI JAGDISH TYTLER : I move :

"That the Bill, as amended, be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE SAARC CONVENTION (SUPPRESSION OF TERRORISM) BILL, 1992

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI EDUARDO FALEIRO) : Sir, I move :

"That the Bill to give effect to the South Asian Association for Regional Cooperation Convention on Suppression of Terrorism and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

The SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism was signed at Kathmandu on 4-11-1987 by the Foreign Ministers/Ministers of External Affairs of the seven member countries of the South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC). India ratified the Convention on 2-8-1988 and our Instrument of Ratification was deposited with SAARC Secretariat in Kathmandu on 7-8-1988. The Convention came into force on 22-8-1988 after due ratification by all the member countries of SAARC.

The SAARC Convention is not a complete code by itself and any specific request invoking its provisions is to be implemented, by the State parties, in accordance with the relevant national laws and administrative arrangements, on grounds of reciprocity. Since India has already ratified the Convention, it has become necessary to enact domestic legislation which would enable the Government of India to fulfil its international obligations under this Convention.

The Convention is aimed at giving effect to the basic principle, well accepted in international law, that no offender committing a terroristic crime should escape punishment. This is known as the principle of 'extradite or prosecute'. The Convention facilitates extradition where appropriate. Furthermore, any Convention country may try an offender regardless of whether the crime was committed within its jurisdiction, provided he is found in that country. Thus, in the case of offences enumerated in the Convention, jurisdiction is exercisable even in the case of foreigners who commit these crimes outside India (but within the SAARC region).

A second important objective of the Convention is the identification of certain serious offences as "terroristic offences" and which, for the purpose of extradition, would not be treated as being of political nature. This was essential to prevent offenders from taking recourse to the plea of political offence available under international law and under national laws of most countries, including India, which when raised could be a ground to refuse extradition. Section 31(a) of the Extradition Act of 1962 provides for the plea of political offence. The important features of the legislation I move now for your consideration are :

(i) The proposed legislation will provide that the provisions of the SAARC Regional Convention on the Suppression of Terrorism, 1987, shall have the force of law in India, notwithstanding anything to the contrary contained in any other law;

(ii) The proposed legislation is expected to provide a self-contained legal basis for taking suitable action in respect of any request from any of the Convention countries (SAARC Member States) either for extradition or for prosecution, for offences specified under Articles I & II of the Convention. For this purpose, the